LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

15 Juillet 1900. — N° 96
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »

(Cliché Taldot.)

LA FÊTE SPORTIVE DES ARTISTES AU BOIS DE BOULOGNE

Cette fête organisée au Bois de Boulogne, par le *Vélo* et la *Vie au grand air*, a obtenu un gros succès. Son principal attrait était le défilé en automobiles fleuris des plus jolies artistes de Paris. Notre photographie représente le landau de M^lles^ Milo d'Arcylle (de l'Odéon) et Dallet (de l'Athénée-Comique.)

Voiture électrique système KRIÉGER, appartenant à la Compagnie parisienne des Voitures électriques, 45, boulevard Haussmann, à Paris.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA FÊTE DES ARTISTES

Mlle Carmen Berthier, des Variétés, gagnante de la course d'artistes.

Deux heures. — On commence seulement à arriver : piaffements de chevaux, grondements d'automobiles, cliquetis de mors, tintement de grelots, tout cela se confond — le Paris d'hier et le Paris de demain.

L'enceinte à deux francs se remplit peu à peu ; le pesage est plus clairsemé. On y papote déjà. — Moins de monde que l'année dernière. — Oui, mais moins mêlé. Vous rappelez-vous les premières années, quand la fête avait lieu le matin... — Le seul jour de l'année où le Tout-Paris se levait tôt ? — Vous ne trouvez pas que cela avait un autre cachet, plus rare, plus délicat ? — Oh ! vous, vous opposez toujours le passé au présent, moi je trouve ça très bien ainsi, et puis les femmes sont plus en train. — Et plus fatiguées. — Qui donc passe là-bas, en blanc, avec des bouclettes noires sur les tempes ? — Angèle Héraud, vous ne la reconnaissez pas ? — Je suis habitué à ne la voir qu'en travesti. Vous avez vu Burty ? — Oui, très chic, et d'un souple dans ses guipures blanches ! Voici Eugènie Fougère en rose et noir, non loin de Duclerc.

Regardez donc les coureurs derrière leurs tricycles à pétrole, c'est effrayant. — J'aime mieux contempler Milo d'Arcyle. Est-elle exquise, toute blanche et si fine, avec son nimbe de cheveux dorés ! Tiens, de Luxille, nous ne sommes pourtant pas à une première !—Et Diéterle, toujours mignonne. — Le jour ne lui va pas bien cependant, et puis elle n'est pas décolletée. — La Comédie-Française ne donne pas beaucoup. — C'est si loin, l'Odéon ! — L'opéra-Comique non plus. — On travaille trop chez Carré on n'a pas le temps. — Vous avez vu Coquelin ? — Non, où est-il ? — Tenez, là dans le jury — oh ! comme il ressemble peu à Cyrano !...

Et cela continue ainsi pendant que les officiels font l'appel.

Trois heures. — L'instant le plus drôle de la journée, le départ du handicap des artistes hommes. Il faut avoir vu Baron, haut, grave et digne, un tout petit drapeau rouge à la main, donner le départ toutes les minutes à chaque concurrent. Ce n'est rien : une attention inquiète au signal du chronométreur, un long geste abattant le petit drapeau rouge, puis ce simple mot, jeté de la voix que tout le monde connaît : « Partez ! » Ce n'est rien, mais c'est exquis, le meilleur de ses rôles, le chef des garde-barrières. Voici alors Huguenet, très sérieux, qui part le premier, Matrat, convaincu, Maurel, qui se tient le plus raide qu'il peut sur sa machine ; Achard avec une jugulaire au menton, Ravet, immense, en maillot tricolore ; Jaltier, long et sec, le plus lourdement handicapé ; tous peinant contre le vent qui souffle dur, pleins d'une bonne volonté admirable.

L'excellent Torin du Vaudeville, se préparant à conduire les dames au départ.

Vient ensuite le tour des artistes dames. La grande favorite est, bien entendu, Germaine Dargyl, gagnante des deux années précédentes ; mais, nullement entraînée, elle déclare prendre part à la course sans aucun espoir de gagner. Toutes de l'imiter, bien entendu ; si on les écoutait elles auraient chacune pris leur première leçon de bicyclette la veille. Défilé. Remous parmi la foule massée le long des barrières, les hommes lorgnent, attentifs ; les femmes regardent, dédaigneuses. — Départ. Arrivée. Mlle Dargyl a dit vrai, elle n'était pas entraînée, par contre, Mlle Carmen Berthier l'était bien.

M. Stebler, du théâtre Sarah-Bernhardt, premier du handicap des artistes, gagnant le tricycle à pétrole.

C'est tout comme sport féminin, les patincycleuses et les chauffeuses ont vécu.

Dans la tribune. Une nichée de jolies femmes.

Cinq heures. — La bataille de fleurs. La note vraiment jolie de l'après-midi. On se bat peu, mais on défile. Oh oui, l'on défile et c'est délicieux. Cachées sous les fleurs, les automobiles, dociles dans la main des femmes, semblent de grands monstres apprivoisés et doux, tandis que se répand dans l'air le parfum des fleurs mêlé à celui du pétrole. Pauvre atmosphère de Paris qui ne peut jamais être vraiment pure !

Embusquées dans leurs corbeilles de fleurs, les femmes, tulle, dentelles ou foulard clair, semblent de grandes fleurs elles-mêmes et l'œil, séduit par l'harmonie des tons, n'est plus choqué par les arêtes aiguës des automobiles. Un miracle de légèreté diaphane et de couleur atténuée, la voiture garnie de roses blanches, de glaïeuls et de nœuds de gaze mauve dans laquelle se tiennent deux blancheurs presque irréelles Mlles Milo d'Arcylle et Dallet, puis le grand mail orné de fleurs des champs au haut duquel trônent Mlles Diéterle et Tariol-Beaugé. Voici encore, au milieu de bleuets, entre Mmes Simon-Girard, souriante et animée et Burty, Pierre Lafitte, le fondateur de la fête ; puis les deux voitures de l'Opéra, dans lesquelles sourient, infiniment gracieuses, Mlles Meunier, Sirède, Gillet, Léa et Renée Piron, Billon, Souplet, Guillemin ; Mlles Lucette de Verly et Angèle Héraud parmi des roses rouges, Mlles Yvonne de Rycke et Delys au milieu d'hortensias, Mlles Dziri, Aimée Samuel, d'Orvietta, toutes les coulisses, tous les théâtres.

Les officiels.

M. Peutat. M. Coquelin cadet. M. Baron, starter.

Et la vision s'accentue sous le soleil. On a l'exacte impression de ce que sera le Paris du siècle jeune ; même l'idée du bel attelage classique au trot de ses deux belles bêtes luisantes dans le cliquetis prétentieux des aciers, prend dans l'esprit, à ce moment même, une tournure surannée et vieillie, une apparence de beauté ancienne et déjà un peu ridicule, à la façon des carrosses de gala du XVIIIe siècle, si jolis, si ornés, dont on admire l'ordonnance gracieuse tout en souriant indulgemment et en pensant : « ce n'était pas fait pour aller vite ni pour dépasser les ombrages de Marly ». — Ce n'était pas fait pour dépasser le Bois, pensera-t-on des victorias.

L'heure est délicieuse. Sans joie bruyante, sans démonstrations inutiles, froufroutante et fleurie, la foule se presse et se sourit. Les sensations sont fines et raffinées ; il neige des pétales de toutes les fleurs secouées par la trépidation ; mais la plupart tiennent bien et c'est une chose charmante que

de songer à ces gros moteurs, d'une force prodigieuse, qui grognent doucement enfouis sous la verdure, et se contiennent si bien qu'ils n'effeuillent même pas leurs liens de fleurs.

(Cliché Taldot.) **La voiture de l'Opéra. Mlles Menier et Sirède.**

Six heures. — Aux châlets du Cycle, le seul restaurant possible des bois, sans l'élégance outrée des uns, ni le laisser-aller des autres, le coin de verdure où l'on mange bien et où l'on se sent à l'aise.

Un grouillement formidable. Sans apparence de but, simplement pour remuer semble-t-il, chacun va, s'assied à une table, quand il y en a une de libre, se lève, retourne sur ses pas; les hommes sont gris de poussière, les femmes ont des rires un peu lassés; plus une place. Au vestiaire, c'est un fouillis parfait. Vendeuses de programmes, concurrentes, chauffeuses, toutes se sont débarrassées là de leurs boas, de leurs ombrelles et de leurs manteaux. La toute blonde et jolie Rita Mériel croise Lozeron et Billon, ces deux espoirs charmants de l'Opéra et Lucette de Verly cherche en vain son ombrelle. Et ce sont des apostrophes. — Pour combien as-tu vendu de programmes? — Pour quatre-vingts francs. — Moi, je n'ai pu faire que quarante-cinq. — Les hommes sont si « rats » maintenant. Ce n'est pas comme sous l'Empire! ma mère me disait... — « Oh! c'est malin si elle a gagné; elle s'entraîne tous les jours depuis un mois!... »

Puis c'est le retour dans le demi-jour du bois redevenu solitaire, à grande vitesse, automobiles et voitures traversent alors les allées, semant des fleurs sur leur route et regagnent Paris, montrant aux passants étonnés des bannières multicolores, des roues et des lanternes roses, blanches ou bleues. C'est un retour de Longchamp, non

(Cliché Taldot.) **Mlles Ternoy et Dufay, de la Renaissance.**

poudreux, laid et grossier comme le « grand », celui du Grand-Prix ou de la Revue, mais souriant, élégant et simple. C'est la quintessence du plaisir de Paris qui passe.

Maurice Ravidat.

AVEC LES SPARKLETS

on peut faire soi-même instantanément, pour quelques centimes, au fur et à mesure de ses besoins, les boissons gazeuses les plus exquises. Recettes envoyées gratuitement. Ecrire 37, boulevard Haussmann.

(Cliché Taldot.) **Pendant la bataille de fleurs; Mlles Dorzial, Barrot, Aimée Samuel, Jeanne Derville, du Palais-Royal.**

LA COURSE PÉDESTRE DE MARATHON

Le soldat hellène qui, à Athènes, apporta en courant la nouvelle de la victoire de Marathon, et mourut de cet effort pour lequel il était mal préparé, ne se doutait pas que, vingt siècles après, sa prouesse servirait de prétexte à la création d'une épreuve classique entre toutes.

A la vérité, l'idée première de cette « reconstitution » historique revient au Comité des Jeux Olympiques de 1896, qui inscrivit cette épreuve au programme de ses fêtes. Et cette première eut lieu sur le véritable terrain de l'antique exploit du guerrier grec. J'eus la chance d'assister à ses diverses péripéties.

La veille au soir, les concurrents européens partirent en landau pour Marathon. Les Grecs — des paysans pour la plupart — s'y rendirent individuellement. Il y avait des Australiens, des Allemands, des Hongrois, etc., et un Français, Lermusiaux, du Racing-Club de France. C'est ce dernier qui, le lendemain, tint la tête jusqu'au 33e kilomètre, où, voulant prendre un réconfortant, il tomba comme foudroyé. Depuis son arrivée en Grèce, il avait trop mangé de pilaf au riz, et l'estomac était fatigué. Chose curieuse, tous les Européens tombèrent au même endroit que Lermusiaux, et les Grecs, débarrassés de leurs adversaires, conquirent toutes les premières places. Aussi quel enthousiasme quand le berger Louys fit son entrée au Stade athénien. Soixante-dix mille personnes l'y acclamèrent. Les princes Constantin, Georges et Nicolas de Grèce l'accompagnèrent en courant jusqu'au trône de leur père, où l'excellent monarque hellène donna l'accolade au vainqueur.

Quelques jours après nous allions rendre visite à Louys, dans son village de Maroussi. L'athlète y avait repris les travaux champêtres et il ne paraissait pas plus fier que cela de sa magnifique prouesse. Magnifique, certes si l'on songe qu'il n'avait aucune notion du sport et de l'entraînement!

*
* *

Mais revenons à la course de dimanche, nos illustrations en donnent une idée très nette.

Voici le départ de Conflans, où cent vingt-trois pédestrians ont bien du mal à prendre place sur la route. Remarquons que les tenues sont suffisamment sportives. Plus de costumes bizarres comme les années précédentes.

Vite, courons en forêt pour les voir passer dans leur allure. A la Croix-de-Noailles, un peloton de tête qui comprend : Pottemain, Charbonnel, Hurst, Cheminel, Suech et Orphée, passe à une vitesse de 17 kilomètres à l'heure. Bagré et Chauvelot font une course d'attente à 500 mètres.

Vingt minutes après il passe encore des concurrents et nous ne sommes qu'à cinq kilomètres du départ! Il est vrai que des gamins de treize à quinze ans figurent parmi ces derniers, ce qui est tout à fait déplorable! L'année prochaine on devrait bien interdire la course à tout pédestrian n'ayant pas ses dix-huit ans révolus!

(Cliche Taldot.)

Le départ de la course dite de Marathon : Conflans-Paris (40 kil.), le 8 juillet, 123 partants.

(Cliché J. Beau.)

Le vainqueur Hurst, après son second tour de piste au vélodrome du Parc des Princes. Il vient de couvrir les 40 kilomètres en 2 h. 25 m. 47 s. 4/5.

Un peloton formidable de cyclistes précède les coureurs, mais la terrible côte du Cœur-Volant en sème les deux tiers en route. Comment suivre en bicyclette un pédestrian qui monte du 10 0/0 à 12 kilomètres à l'heure? Il faut être très entraîné soi-même.

Rien de passionnant, cependant, comme de se rendre compte de l'effort de tous les moments qu'exige une telle performance.

Hurst et Charbonnel semblent être les maîtres de la course, lorsque après Marly, Bagré surgit et, faisant un effort prématuré, prend 500 mètres à ses adversaires. Mais, à Boulogne, il ne pourra plus résister au retour de l'anglais Hurst qui finit en grand coureur, gagnant la course pour la deuxième fois et battant tous les records précédents (temps: 2 h. 26 m. 47 sec. 2/5 pour les 40 kilomètres). Bagré finit à six cents mètres, Charbonnel se classe troisième, Chauvelot quatrième, etc.

(Cliché J. Beau.)

Bagré arrive second au vélodrome du Parc des Princes, en 2 h. 30 m. 5 s. 1/5.

Un vétéran, Fleury (45ans) finit 15e en 3 h. 3 m. 11 s. Soixante-huit concurrents achèvent le parcours en moins de quatre heures.

Décidément, les pessimistes ont tort et la race humaine ne dégénère nullement, puisque nos contemporains peuvent accomplir sans danger l'exploit qui coûta la vie au soldat d'Athènes.

Les amateurs, eux aussi, auront dans quelques jours leur course de Marathon. Il est à regretter que les organisateurs n'aient pas choisi le même parcours qui eut permis d'intéressantes comparaisons, mais aient préféré faire faire aux concurrents le tour de Paris, théâtre de tant d'exhibitions foraines.

G. DE LAFRETÉ.

Cheminel. | Suech. | Hurst. | Charbonnel. | Pottemain.

(Cliché Taldot.)

Le passage du groupe de tête à Saint-Germain.

AU PAYS DES BOXERS

De Tien-Tsin à Pékin à quadruplette

Les graves événements qui se déroulent actuellement en Chine donnent un intérêt tout particulier au récit et aux photographies que nous donnons ci-dessous et qui nous sont adressées par un de nos abonnés de Tien-Tsin. C'est la route de Tien-Tsin à Pékin, c'est-à-dire précisément celle que vient de suivre la petite troupe internationale commandée par l'amiral Seymour que d'intrépides cyclistes européens ont parcourue il y a trois mois sur leurs machines. L'assurance avec laquelle ils sont partis pour couvrir plus de 100 kilomètres de route en pleine campagne chinoise, montre combien le pays était tranquille et combien on était loin de prévoir la sanglante tragédie à laquelle nous assistons de loin depuis quinze jours, et qui n'en est encore qu'au premier acte.

Un coin de la route de Pékin: un attelage de mulets bien étonnés.

Pour qui connaît l'état des routes chinoises ce titre semblera quelque peu extraordinaire et invraisemblable. Mais le vrai peut quelquefois n'être pas vraisemblable et la distance qui sépare Tien-Tsin de la capitale n'en a pas moins été parcourue à quadruplette et à tandem par six fervents du cyclisme :

MM. le docteur A. Houillon (Français), professeur au collège impérial de Médecine de Tien-Tsin, B. Loup (Suisse), R. Stewart (Anglais) et Jean Blase (Français), directeur du « Comptoir Commercial et Industriel Franco-Chinois », sur quadruplette et MM. Ed.-J. Melgaard (Français) et J. Brunger (Hollandais), sur le tandem.

M. Blase tenait la direction de la quadruplette et M. Melgaard celle du tandem.

Partis de Tien-Tsin le 14 avril au matin, nos touristes atteignirent la capitale de l'Empire-Céleste le 15, à 11 heures du matin, après avoir été obligés de passer la nuit dans une auberge chinoise en pleine campagne.

120 kilomètres en 28 heures, ce n'est pas un record bien brillant, voilà n'est-ce pas ce que penseront ceux (oh ! combien heureux) qui ont la bonne fortune de pédaler sur nos belles routes françaises dures et lisses comme des pistes. Mais les routes chinoises ne sont pas précisément l'objet de la sollicitude et des soins du gouvernement. Sablonneuse, défoncée, semée de pierres grosses comme la tête d'un homme et d'ornières profondes de 30 à 50 centimètres et quelquefois davantage, la route impériale militaire avec laquelle les touristes eurent à lutter n'était pas précisément faite pour favoriser un exploit de ce genre. Comme le disait fort bien un des six camarades à qui cette exclamation échappa : *It requires a good lot of check to call that an Imperial Military Road.* (Il faut une certaine somme de toupet pour appeler cela une route impériale et militaire.)

Dans de certains endroits la route traverse des dunes de sable mouvant dans lequel les machines chargées du poids de leurs cavaliers, des provisions et des armes nécessaires enfonçaient jusqu'au moyeu.

Le terrain fuyait sous les roues que le guidon était dans la plupart des cas impuissant à contrôler. La « pelle » traditionnelle était alors inévitable et d'ailleurs inévitée. Elle le fut souvent, car nos cyclistes mordirent de rage et de désespoir la poussière chinoise plus de vingt-cinq fois durant le trajet. Ils s'accoutumèrent aisément à ce genre d'exercice et ne se donnèrent même plus la peine de compter les chutes qui, sur ce terrain mou et vu le peu de vitesse, n'eurent pas heureusement pour eux des suites bien graves.

Déjeuner sur le sable.

Cette partie du trajet fut des plus pénibles, les sables mouvants se multipliaient.

On se fait difficilement une idée de l'aspect que présentait la petite colonne en marche dans cette mer de sable ; le tandem roulait encore quelque peu quoique péniblement, mais la quadruplette peinait, s'enfonçait, les voyageurs devaient tous les vingt mètres s'arrêter, soufflant et poussant ; une fois même, le sol se déroba complètement sous le poids de la machine et il fallut des trésors d'habileté pour extraire la machine de sa mouvante tombe.

Sur une telle route et dans de telles conditions, il eût été difficile de faire plus de 8 ou 9 kilomètres à l'heure, vitesse approximative qui fut atteinte.

Nos cyclistes cherchèrent, en effet, à plusieurs reprises, des chemins moins rébarbatifs et guidés avec la bonne foi caractéristique des Chinois par des conseils qui ne tendaient à rien moins qu'à les envoyer dans la direction opposée à celle qui était la vraie, ils firent sur des sentiers de traverses des détours énormes qui compromirent un instant le succès de l'expédition. Au lieu d'arriver le soir du 14 en vue des murailles pékinoises comme ils l'escomptaient, ils atteignirent à grand'peine à dix heures du soir une auberge distante de la capitale d'environ 30 kilomètres. Ereintés et quelque peu couverts de poussière ils ne furent d'ailleurs admis à y passer la nuit que grâce à l'intervention d'un mandarin complaisant des environs à qui leur présence dans la contrée à cette heure tardive avait été signalée.

Il y a lieu de rendre justice ici aux hauts fonctionnaires chinois, lesquels montrèrent, pour la plupart, une grande bienveillance pour nos touristes.

Le lendemain à onze heures la caravane faisait une entrée sensationnelle dans l'antique cité tartare.

La curiosité que souleva sur son passage la machine à quatre places se devine aisément ; les cé-

L'hôtel. Rien de commun avec le Terminus.

Une des nombreuses pelles.

Le passage d'une rivière à bac.

La traversée de la muraille.

lestes ne cachèrent pas leur surprise, et ces gens qui semblent en toute occasion cependant professer le *nil mirari*, accompagnaient de *yo* : et de *ho-ya-hoï* accentués les courageux Européens.

Les murailles — les fameuses murailles — elles-mêmes auraient manifesté leur surprise de voir passer sous leurs majestueuses portes ces pionniers du progrès et leurs bizarres chevaux d'acier!

Malgré les prédictions de la colonie européenne de Tien-Tsin et les épithètes de « fous et de toqués » dont on les avait gratifiés avant leur départ, nos six touristes sont donc parvenus au but qu'ils visaient.

Il est vrai que les Cassandre qui tentaient de refroidir leur zèle et les mettaient en garde contre le danger de leur entreprise ne faisaient que prévoir les événements possibles, et si le voyage avait eu lieu quelques semaines plus tard nos malheureux cyclistes ne fussent point arrivés vivants au but de leur voyage!

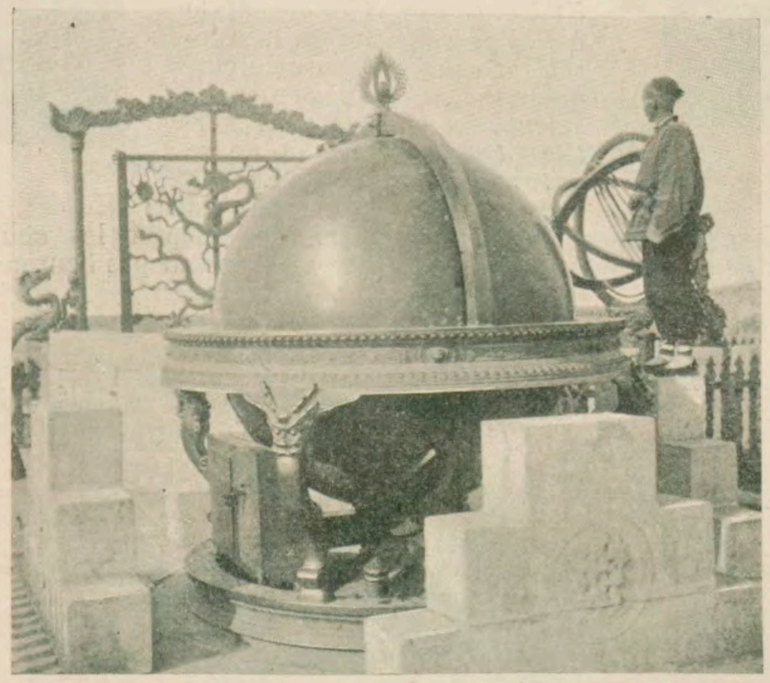
Inutile de dire que pour revenir dans leur foyer, le chemin de fer de Tien-Tsin à Pékin installé depuis deux ans leur sembla plus praticable et plus commode que la route qu'ils avaient appris à connaître. Un wagon ouvert leur offrit l'hospitalité à eux à leurs montures.

De l'avis même des touristes, ce trajet qui fut fait dans le confort relatif d'une demi-civilisation offrit infiniment moins d'attrait : le vrai cycliste, malgré le respect que lui inspire la locomotive et sa roulante suite, garde au fond du cœur l'amour des difficultés vaincues... et nos hardis pionniers mollement (!!) traînés vers la terre natale regrettèrent parfois les sables mouvants et leur fatigue.

Il est également digne de noter dans les annales cyclistes que les premières machines ayant fait le voyage de Tien-Tsin à Pékin et la première quadruplette, ainsi que le premier tandem ayant roulé sur les routes du Nord Chinois et dans l'enceinte de Pékin sont des machines françaises.

J. Blase.

Dans les rues de Pékin.



La sphère céleste dans le jardin de l'Observatoire de Pékin.

LA COURSE PARIS-TOULOUSE-PARIS

Le Comité de l'Automobile-Club de France et le Comité chargé d'organiser la grande course d'automobile Paris-Toulouse et retour à laquelle sont affectés 45,000 francs de prix ont chargé notre collaborateur C. Tampier *d'organiser les contrôles et d'étudier l'itinéraire de cette manifestation. Nous prions nos amis de réserver bon accueil à notre représentant et de lui faciliter sa tâche.*

N. D. L. D.

Le Concours de Chiens de Bergers

Le *Club Français du Chien de Berger* donnait, le dimanche 1er juillet, à l'hippodrome de Levallois-Perret son grand concours annuel. La réunion fut très brillante. Le Club avait réuni les engagements de 52 chiens, dont plusieurs montrèrent des qualités étonnantes d'intelligence et de docilité. Un public nombreux, composé de sportsmen, d'éleveurs, d'agriculteurs et aussi de Parisiennes en toilettes claires, avait de bonne heure envahi les tribunes de la Société d'encouragement pour l'amélioration du cheval de demi-sang. Le travail des bonnes bêtes de la ferme sembla intéresser également les simples curieux et les habitués de ce genre de spectacle, assez nouveau en France.

C'est en 1896, à Chartres, qu'eut lieu le premier concours français de chiens de Bergers. L'idée était empruntée aux Anglais par un amateur de sports, M. Gaston Sévrette. La tentative reçut, dans le pays beauceron, centre encore *moutonnier*, un accueil si favorable que le soir même de la réunion, le *Club du Chien de Berger* était fondé. La société, qui compte aujourd'hui environ 500 membres, a déjà organisé plusieurs concours, dont les plus importants furent ceux d'Angerville (Seine-et-Oise), de Lisy-sur-Ourcq (Seine-et-Marne) et d'Amiens. Son président est M. Emmanuel Boulet, d'Elbeuf, le créateur des griffons de chasse qui portent son nom. Le Club a pour but d'encourager l'amélioration de nos chiens de bergers français, au double point de vue de la race et du dressage. A chaque concours est annexée une exposition qui permet à un jury de connaisseurs d'indiquer aux bergers ignorants quels sont les types que, par des accouplements judicieux, ils doivent s'efforcer de reproduire, afin de reconstituer nos belles races locales, qui ont presque complètement disparu. La propagande du Club a donné d'excellents résultats. Chaque exposition nouvelle révèle un plus grand nombre de sujets de prix.

***Faro* et *Cartouche*, chiens de la Brie, prix d'honneur, médaille d'or du ministre de l'agriculture, concours de chiens au travail. Propriétaire M. Dilette, berger à Argœuvres-sur-Somme.**

Comme les plus beaux spécimens sont achetés par de riches amateurs, qui les recherchent comme chiens de luxe, le prix moyen a considérablement augmenté et cette plus-value est, pour l'éleveur, le meilleur encouragement. Nous n'avons pas encore en France de chiens de bergers qui atteignent une valeur de 13.250 francs ou de 25.000 francs, comme les Collies d'Écosse, Metchley, Wonder et Christopher, mais dès maintenant nos meilleurs Briards se vendent 500 et 700 francs, ce qui peut constituer pour l'éleveur un bénéfice respectable.

L'exposition de Levallois nous a montré une des plus belles collections de chiens de bergers qui aient jamais été rassemblées.

On distingue, dans les concours, deux variétés, les chiens de Brie et les chiens de Beauce. Le Briard doit avoir une taille moyenne de $0^m,55$ à $0^m,65$. Son poil est long et ondulé. La couleur préférée est le noir parsemé de quelques fils blancs.

Le Beauceron a la structure du loup, nez pointu, oreilles droites, queue longue, formant crochet à l'extrémité. Hauteur, de $0^m,60$ à $0^m,70$. Les plus

appréciés sont les chiens noirs avec taches de feu à la tête et aux pattes. On les appelle communément *bas-rouges*. Dans les deux variétés l'ergot doit être double aux pattes de derrière.

Parmi les animaux présentés dimanche, le jury a remarqué, dans les chiens de Brie, *Capitaine*, noir, à M. Antoine ; *Camarade I*, fauve, à M. Sauret.

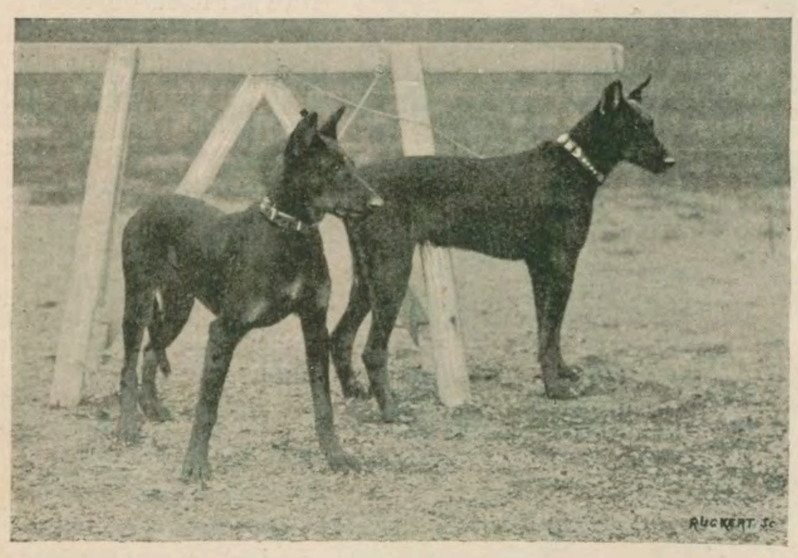
La catégorie des bas-rouges était particulièrement bien pourvue. Citons d'abord deux splendides bêtes de sept mois, *Rapide* et *Carabine*, à M. J. Leroux ; puis *Elise*, à M. Véron ; *Charlotte*, à M. G. Villain ; *Charmante*, à M. Victor Sergent ; *Bas-Rouge*, à M. J. Thibault ; *Vidoc*, à M. Doumerg.

Le Concours des chiens au travail est destiné à classer les animaux d'après

***Camarade*, chien de race fauve, à M. Henri Sauret, prix d'honneur des chiens de bouviers.**

leur dressage. Mais il faut reconnaître que, comme dans d'autres sports, bien des circonstances peuvent fausser les résultats des épreuves et les meilleurs ne sont pas toujours ceux que désigne la liste des récompenses. Le travail du chien consiste à conduire sagement un troupeau de 25 moutons d'un parc à un autre, sur une piste de 5 mètres de large et d'environ 300 mètres de parcours, comprenant trois obstacles : une banquette de terre, un fossé à sec et un passage rétréci entre deux haies de feuillage. Le chien doit maintenir les moutons dans les limites de la piste, sans les mordre à l'oreille, à la gorge, au ventre ni profondément à la cuisse.

Nous avons toujours remarqué que seuls, les chiens d'un certain âge, six ou sept ans, par exemple, ont des chances sérieuses d'éviter les fautes. C'est ici plus que jamais qu'il faut faire appliquer la maxime : « Pas de zèle ! » Les brebis ne sont déjà que trop effarées par les drapeaux inutilement prodigués sur le parcours, et par le public qui, d'ordinaire, n'est pas tenu assez éloigné de la piste. Si le chien, qui a été longtemps maintenu à la laisse, entreprend d'exciter le troupeau, au lieu de le laisser paisiblement suivre le berger, il perd toutes ses chances. Les moutons de Panurge s'effraient, s'affolent, se dérobent, et le public assiste alors à une chasse divertissante, la troupe laineuse chargeant à toute vitesse à travers le terrain, se livrant à une randonnée fantastique, le chien bondissant de tous côtés en aboyant et en mordant dans le tas, le berger en blouse courant çà et là, avec force gestes accompagnés d'expressions tout à fait campagnardes et non moins énergiques, à l'adresse du chien maladroit. Evidemment, rien n'amuse le public autant qu'une épreuve ratée. Disons, pour l'honneur de la bergerie française, que le travail fut généralement satisfaisant.



Chiens de Beauce, 1er prix d'élevage, à M. Leroux, à Juilly.

De magnifiques récompenses furent décernées aux vainqueurs. De braves ruraux, portant la houlette traditionnelle et le bissac de peau de chèvre, reçurent avec une évidente émotion les objets d'art et les billets de banque offerts au comité organisateur par le Président de la République, le ministre de l'agriculture, les sociétés agricoles, le *Club du Chien de Berger* et de nombreux donateurs.

Voici les résultats du concours, avec les appréciations que l'un des juges a bien voulu nous communiquer :

EXPOSITION. — *Chiens de Brie.*

Premier prix : *Capitaine*, appartenant à M. Antoine, le fabricant d'encre bien connu. *Capitaine* est le descendant de chiens plusieurs fois primés, et le plus beau spécimen que l'élevage ait encore produit. C'est une bête de forte taille, à long poil noir ondulé, avec quelques fils blancs. Sa valeur est d'environ 700 francs.

Deuxième prix : *Mousse*, à M. Thibaut, de Pantin. Le chien est solidement bâti. Son poil gris foncé est bien loin de valoir celui du précédent.

Troisième prix : *Ramonat*, a M. Leclercq, de Pantin, noir argenté.

Mention honorable. *Capitaine* à M. Thibaut.

***Lurette* et *Bergère*, premier prix du concours de chiens au travail, à M. Kremer, à Pringny (S.-et-M.)**

Une catégorie de chiens sous poil fauve a été constituée.

Une mention très honorable a été accordée à *Camarade I*, à M. Sauret, de Pantin. *Camarade* est une bête grande et bien musclée. Mais sa couleur est défectueuse.

Mention honorable : *Javotte*, à M. A. Meussot.

Chiens de Beauce.

Les sujets les plus purs de l'exposition de Levallois étaient trois chiennes, auxquelles furent attribuées les places d'honneur.

Premier prix : *Elise*, noire et feu, à M. Th. Véron, de Grisy-Suisnes (Seine-et-Marne).

Deuxième prix : *Charlotte*, à M. Villain, Marchélepot (Somme). Poil noir, gris sur l'arrière-train.

Troisième prix : *Charmante*, à M. V. Sergent, de Saclay (Seine-et-Oise). Très semblable à la précédente.

Mention très honorable : *Bas-Rouge*, à M. J. Thibault, chien solide et très bien marqué, mais un peu petit. Mention honorable : *Vidoc*, à M. Doumerg.

Un prix d'élevage a été décerné à M. Leroux pour un joli couple de sept mois, *Rapide* et *Carabine*.

***Capitaine*, 1er prix, chien de Brie noir, à M. Antoine.**

(Clichés Nierre.)

GASTON DECHARTRES.

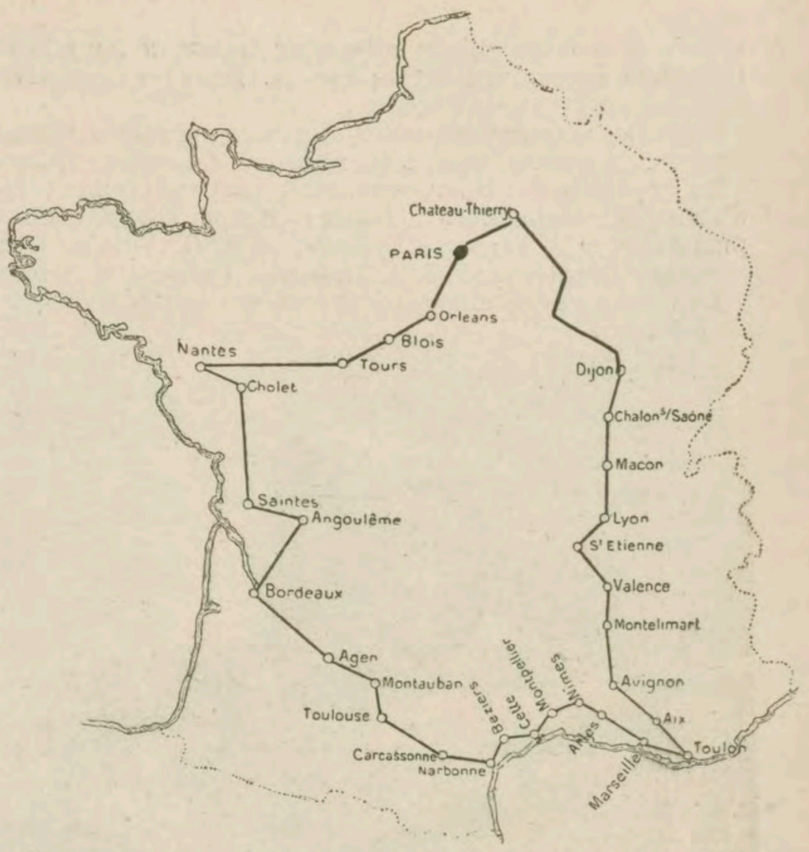
GAUDISSART NOUVEAU JEU

Nos confrères spéciaux quotidiens ont relaté au jour le jour les étapes successives de l'intéressant voyage que viennent d'accomplir, autour de la France, deux commis voyageurs d'un nouveau genre, MM. Oury et Schrader. Il ne s'agissait de rien moins que d'effectuer en voiture automobile une tournée commerciale des plus étendues. A première vue, cela paraît fort simple et l'on ne voit même pas en quoi consiste l'innovation. Cependant c'en est une, c'est une révolution dans le sens de l'automobile, bienfait social, tout comme sa devancière la bicyclette.

Il ne s'agit pas, en effet, de se rendre tout simplement à tel ou tel endroit en automobile et d'en revenir ensuite de même. Faire cela n'a rien aujourd'hui que de fort banal, que le but du voyage soit le plaisir ou les affaires.

Ce que les deux amis, associés dans une entreprise commerciale, avaient décidé de faire, c'était de parcourir toutes les régions de la France d'une façon détaillée, visitant les plus petits bourgs, s'il le fallait, parcourant les plus petites routes s'il était nécessaire, et cela sans avoir recours à d'autres moyens de locomotion que leur voiturette, pour eux comme pour leurs bagages. Et ce qu'il y avait d'original dans leur nouvelle conception de voyager, c'est que plus n'était besoin pour eux d'emporter des caisses d'échantillons, de traîner derrière eux d'encombrants impedimenta. Ils pouvaient répéter comme Bias : *Omnia mecum porto.* Je viens vous offrir une voiture, pouvaient-ils dire à leurs clients, la voilà, c'est celle avec laquelle nous venons de Paris par la route, les pneus que nous conseillons, ce sont ceux avec lesquels nous avons fait le voyage, le moteur, c'est celui qui actionne notre véhicule, les piles, ce sont celles qui donnent la vie à notre moteur, le carburateur, les bougies, les lanternes, vous pouvez en juger à l'usage, et non par de vagues échantillons soigneusement enveloppés et vite remis dans leur enveloppe sans que vous ayez pu en apprécier la valeur. Il n'est pas jusqu'à nos vêtements de chauffeurs pour lesquels nous ne puissions vous prendre des commandes. On juge de l'originalité et de l'intérêt d'une telle présentation, aussi le voyage de nos amis Oury et Schrader a-t-il été couronné de succès.

Partis le 18 avril, ils se sont dirigés sur Nantes, par Orléans, Blois, Tours, Saumur, Angers. De là, par Cholet, Niort, Saintes, Angoulême, ils ont gagné Bordeaux ; la grande route du sud-ouest, par Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, les a menés jusqu'à la Méditerranée dont ils ont longé le littoral jusqu'à Toulouse. Remontant ensuite droit vers le nord, ils ont successivement traversé Aix, Avignon, Montélimar, Valence, Saint-Étienne, dont ils ont gardé les meilleurs souvenirs, Lyon, Mâcon, Dijon, Châlons-sur-Marne, Reims, d'où ils sont revenus sur Paris par Épernay et Château-Thierry ; au total une randonnée de 5,000 kil. par les pays les plus divers et les routes les plus accidentées.

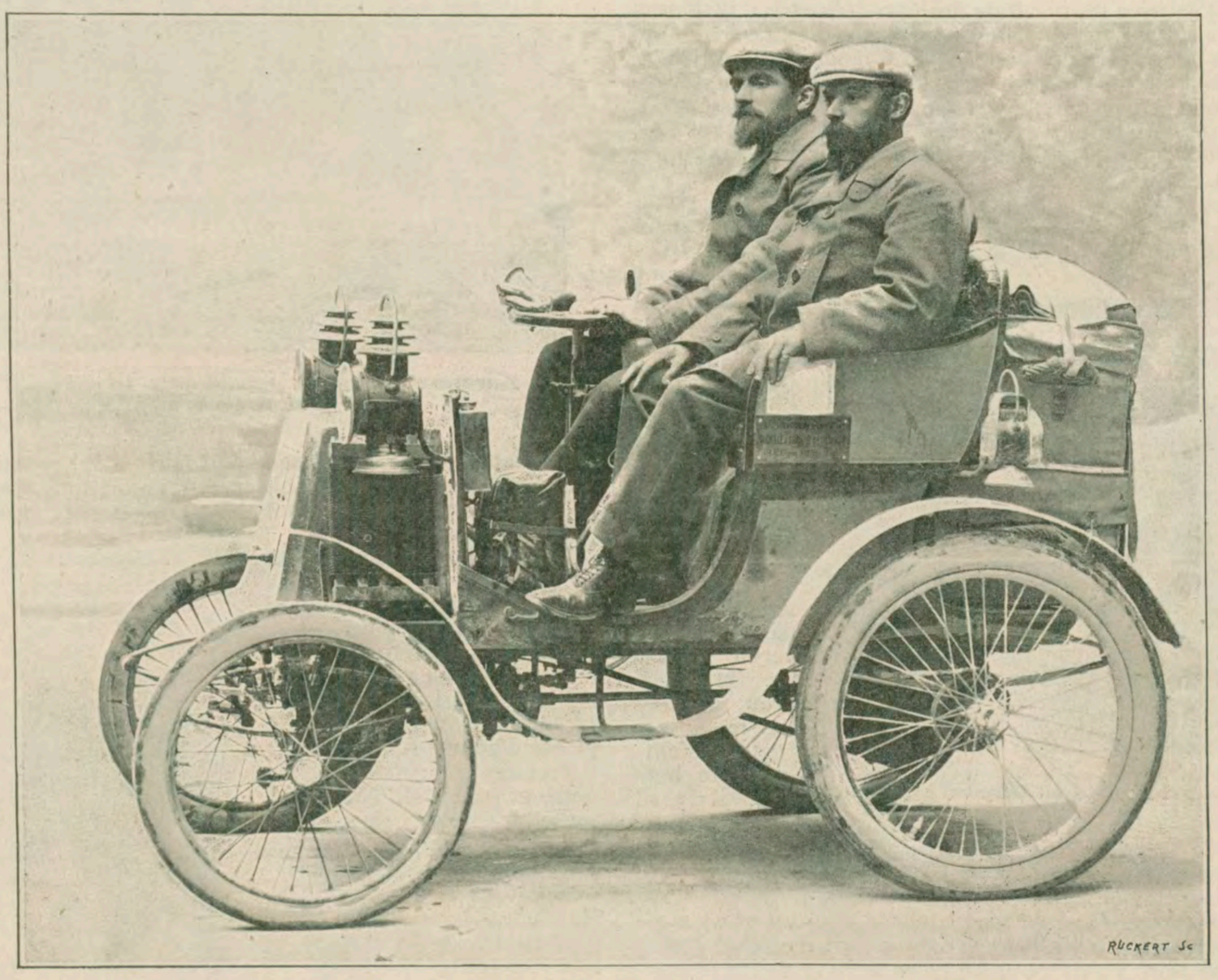


L'itinéraire du tour de France, de MM. Oury et Schrader.

Nous publions ci-contre une photographie des deux voyageurs à leur arrivée à Paris. Ils ont bien voulu nous donner sur leur voyage quelques détails techniques qui peuvent intéresser nos lecteurs.

Tout d'abord, nous ont-ils dit, dites bien à vos lecteurs, qu'on peut faire un voyage en voiturette sans danger ni inconvénient aucun, pourvu qu'on soit bien monté. La voiturette Renault que nous avions choisie tout exprès entre cent, présente des conditions de solidité à toute épreuve, en sorte que, quels que soient les nombreux efforts auxquels nous l'avons soumis, le châssis n'a pas bougé, et c'est là l'important. A quoi bon avoir un moteur puissant si sous ses efforts répétés le châssis cède ou si les vibrations absorbent la moitié du travail produit.

Le moteur Aster que nous avions adopté après de multiples essais, nous a donné également toute satisfaction. C'est un moteur de trois chevaux 75-90 à refroidissement par eau qui ne nous a jamais laissés en panne. Vous pensez bien que sur tout le parcours nous avons dû nous livrer à de nombreuses expériences pour satisfaire nos clients. Nous en sommes toujours sortis à notre honneur. Outre les côtes nombreuses du parcours, nous avons gravi entre autre pentes d'expériences, la rue du Dix-Avril à Toulouse, et la côte de Pechabou, bien connues de tous les chauffeurs Toulousains. A Carcassonne nous avons fait la montée de la vieille cité par la porte d'Aude ; à Marseille nous avons monté le boulevard de Rome,
à Lyon la côte de Castellane, etc. Toutes ces épreuves ont été faites devant de nombreux témoins et toujours avec quatre personnes dans la voiture.



MM. Oury et Schrader, à leur arrivée à Paris, après leur voyage de 5,000 kilomètres autour de la France sur leur voiturette RENAULT, **à moteur** ASTER, **munie de pneus** OURY-LABRADOR, **piles** L'ÉTOILE **de la société le** CARBONE, **carburateur-pulvérisateur** LONGUEMARE. (Cliché Barenne.)

Nous nous sommes très bien trouvés du système refroidisseur que nous avions adopté et qui supprime la pompe, la circulation de l'eau étant assurée par un thermo-siphon. Contrairement aux craintes que quelques personnes nous avaient fait concevoir, nous n'avons jamais eu aucun ennui de ce côté et nous avons fait fréquemment 100 à 130 kilomètres sans avoir besoin de renouveler l'eau ; notre dépense a été de 7 à 8 litres par 100 kilom. L'allumage électrique était opéré par les piles Étoile, de la Société Le Carbone, dont une seule batterie nous a suffi pour tout le parcours. Quant au carburateur, notre choix s'était arrêté sur le carburateur pulvérisateur Longuemare, nous n'avons eu qu'à nous en féliciter ; car le fonctionnement en a été absolument parfait. Nous n'avons jamais, vous entendez bien, *jamais* raté un départ, et pas besoin de quinze tours de manivelle, un simple tour, moins encore, quelques oscillations pour amener l'aspiration et voici le moteur en route. D'ailleurs, pour ceux de vos lecteurs qui voudraient constater par eux-mêmes l'état de notre voiturette après ce dur voyage, elle est en ce moment à la classe 30 à l'Exposition, où ils peuvent la visiter sur toutes ses coutures. En somme, ont-ils ajouté, nous sommes enchantés de notre voyage, nous avons rencontré partout un accueil très spécial, à raison de notre présentation particulière, aussi nous ne saurions trop engager les voyageurs de commerce à utiliser la voiturette automobile pour leurs tournées commerciales, ils trouveront les mêmes dépenses environ, mais par contre, une grande économie de temps, étant donné qu'il est possible de partir à toute heure, et que l'on n'est plus astreint à attendre des heures et des heures, dans quelque trou obscur, une correspondance qui ne vient pas ou une diligence dont les chevaux ne marchent plus. Les commis voyageurs chauffeurs, voilà le Gaudissart nouveau jeu.

CH. TAMPIER.

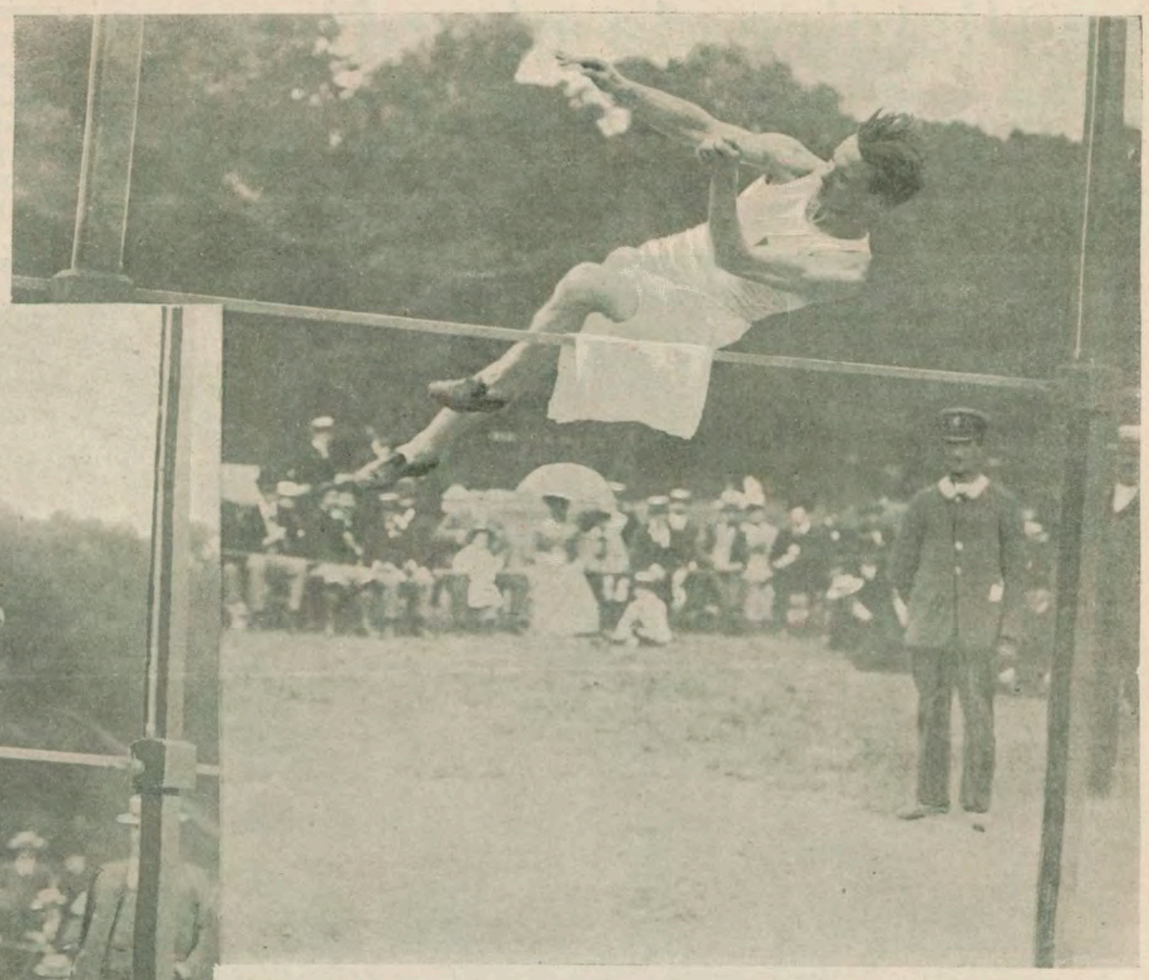
SAUTEURS AMÉRICAINS

Les sauteurs américains Sweeney et Schœnfield, venus à Paris disputer les championnats du monde professionnel, ont battu nos athlètes avec la plus grande facilité. Il est vrai que les amateurs français sont supérieurs, dans ce genre de sport, à leurs émules professionnels.

N'empêche que Sweeney et Schœnfield nous ont littéralement émerveillés, le premier surtout.

(Clichés Taldet.) **Schœnfield, l'athlète américain, sautant 1m,78 (On remarquera qu'il va le recevoir, non pas sur les pieds, mais sur l'épaule gauche.)**

Sweeney était hier encore recordman du monde avec 1m,99. Sa façon de sauter est remarquable de légèreté. Il semble s'élever sans effort, abordant la barre de face et se retournant lorsqu'il la franchit.



Le sauteur américain Sweeney sautant 1m,85.

Schœnfield, lui, donne l'impression d'un effort musculaire extraordinaire. Sa façon de sauter est, du reste, des plus bizarres. Lorsqu'il arrive sur la barre il s'enlève, et arrivé à la hauteur voulue, il donne un coup de rein qui lui fait exécuter un véritable plongeon par-dessus la latte de bois. Le plus souvent il retombe sur la tête ou sur l'épaule, ce qui ne manque pas d'être dangereux.

Une réclamation fut déposée contre Schœnfield pour saut périlleux. C'était exagéré et, très justement, la réclamation fut rejetée.

Quand nos sauteurs égaleront-ils les Américains?

G. L.

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE

Les championnats de France cyclistes (amateurs et professionnels) ont été disputés dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes.

Il n'était pas mauvais qu'une épreuve réservée aux coureurs nationaux vînt permettre aux Jacquelin, aux Louvet et aux Domain de se classer définitivement. Le résultat désiré a été pleinement atteint, car la victoire, après une course régulière, est revenue au meilleur de tous, Jacquelin.

Les séries enlevées par Balajat, Nossam, Prévôt, Domain, Louvet, Jacquelin, les demi-finales par Prévôt devant Louvet et Courbe, Domain devant Grognet et Ehrmann, telles furent les sélections successives qui amenèrent Jacquelin et les deux amis Domain et Prévôt à la finale. Jacquelin, défiant à juste titre, prit la tête dès le départ pour la conserver, après un enlevage plein de puissance, jusqu'au poteau d'arrivée, qu'il passa avec deux longueurs pleines, enlevant le 20e championnat de France sur Domain, qui précédait lui-même Prévôt.

Le championnat amateurs a donné lieu à une grosse surprise, Didier-Nauts battant Taillandier dans sa série et Sanz dans la finale, tandis que le comingman Loriot, qui s'était qualifié en battant Vasserot dans sa série, finissait troisième à une longueur de Sanz.

Didier-Nauts fait partie de l'Association Vélocipédique d'Amateurs et est un motocycliste émérite. Il a déjà pris part à de nombreuses courses et fut poursuivi avec tous les concurrents de Paris-Roubaix pour l'accident de la Croix-de-Noailles.

Loriot. Sanz. Didier-Nauts.

Championnat de France, vitesse (amateurs), gagné par Didier-Nauts (A. V. A) devant Sanz et Loriot (Parc des Princes, 8 juillet).

Domain, 2e. Jacquelin, 1er. Prevôt.

Championnat de France, vitesse (professionnels), gagné par Jacquelin devant Domain et Prévôt (Parc des Princes, 8 juillet).

(Clichés J. Beau.)

GÉO LEFÈVRE.

Histoire de chauffeur

C'ÉTAIT au lendemain du meeting de Bordeaux-Périgueux où l'on avait fait d'assez jolies vitesses. Levegh entre autres avait couvert 82 kilomètres à l'heure et sans atteindre ces sommets, Giraud et de Bostwick avaient eux aussi quelques kilomètres assez rapides à leur actif.

Nous étions tous un peu ivres de grand air et de route. C'est pourquoi toute une bande de chauffeurs résolut de revenir à Paris, à grande vitesse par la route. Juste à la veille de Bordeaux-Paris c'était une occasion merveilleuse de faire la route classique au moment où elle est dans la période d'organisation. Maurice Martin nous disait que l'air de la route fut ces jours-là chargé de particules sportives.

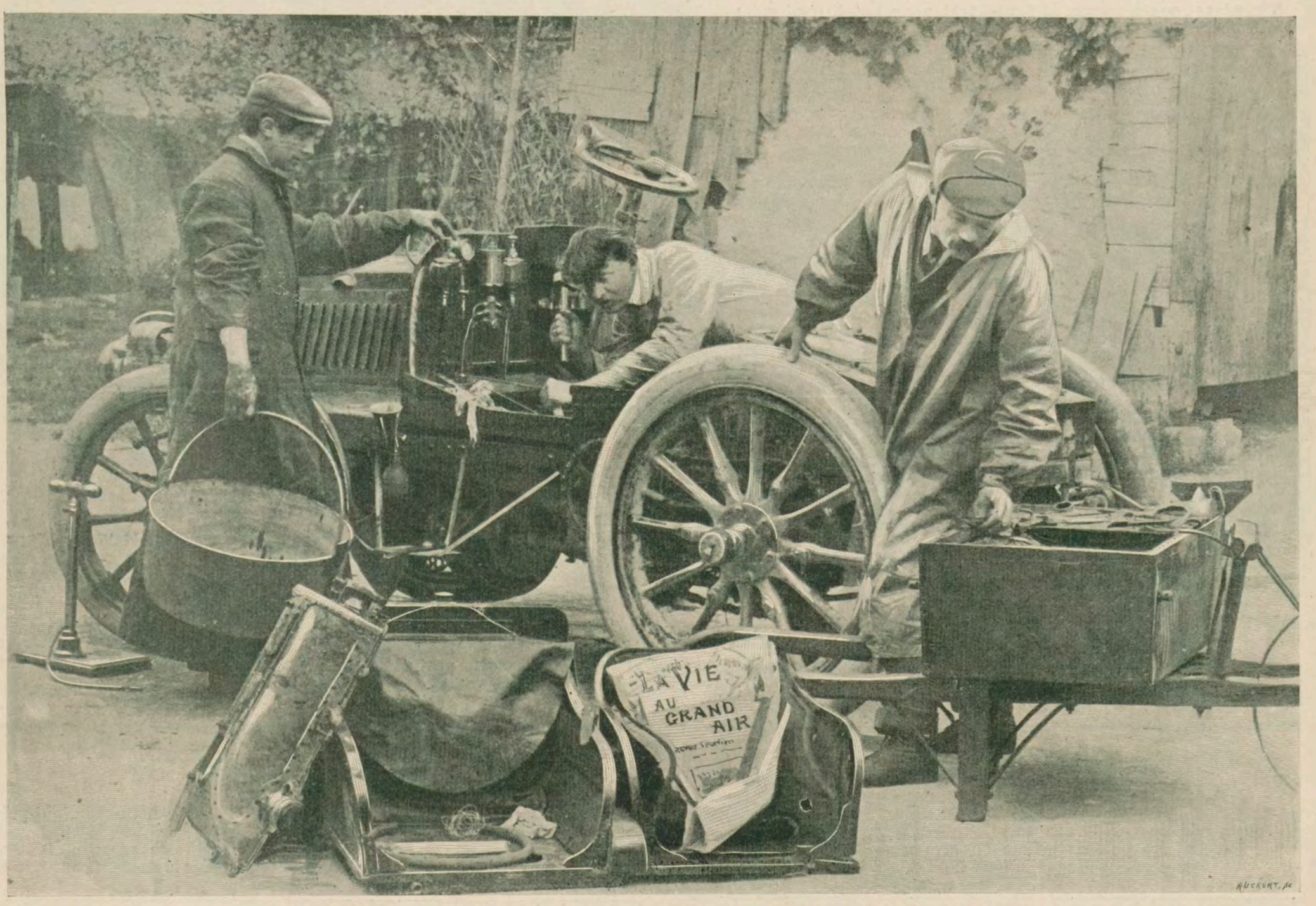
En route donc pour Paris, à toute allure. Le matin partirent Gilles, Hourgières et Antony, puis à midi, avant de déjeuner, nous partions, Levegh dans sa voiture Fournier et moi-même dans celle de M. Bostwick.

La caravane ne manqua pas de pittoresque surtout à Couhé-Vérac où vous la voyez échouée en ce moment. Le carter de la voiture de M. Bostwick, vous savez bien, la fameuse voiture vendue 60.000 francs par M. R. de Knyff. Ce dit carter donc avait avalé deux boulons qui se baladaient dans les engrenages.

Et vous nous voyez dans la cour de l'hôtel de Couhé-Vérac, en grand uniforme de réparateur. Ah! cela n'a rien de protocolaire ni d'ultra élégant. Levegh n'a pas précisément l'air d'un diplomate en grande tenue, Fournier n'a que de vagues ressemblances avec un des rois de la mode. Et quant à moi je vous avoue que ma robe de chambre en caoutchouc n'est pas tout à fait dernier cri. Mais que voulez-vous, quand de 5 heures 1/2 du matin à midi l'on travaille à grand renfort de clef anglaise pour pêcher deux boulons, il n'est pas nécessaire d'être en habit de soirée.

Et pourquoi, me direz-vous, tant de furia à chercher deux boulons? Est-ce à cause de la valeur? Dans une voiture de 60.000 francs, deux boulons valent déjà bien un louis pièce. Mais, en réalité, ce n'était pourtant pas pour ce motif. C'était tout bonnement parce que ces deux petits boulons nous empêchaient de marcher. Et quand on revient par la route en dix heures de Bordeaux à Paris, ne pas pouvoir marcher est bien gênant.

GEORGES PRADE.



UN INCIDENT DE ROUTE : LE DEMONTAGE D'UNE VOITURE DE 60.000 FRANCS

Après la course Bordeaux-Périgueux, MM. Levegh, Fournier et G. Prade revinrent à Paris par la route. Notre photographie les représentent à la pêche de deux boulons tombés dans le carter. Au prix où est le véhicule, les deux boulons valent bien un louis pièce. Et l'humble brouette où est le coffre porte bien 1,000 francs.

A travers la Bourse

Pour répondre au désir qui nous a été exprimé par un grand nombre de nos lecteurs, nous publierons chaque semaine un bulletin financier, dans lequel nous nous attacherons à présenter un résumé à la fois succinct et exact, des tendances du marché, et des impressions diverses que nous recueillerons en Bourse.

Il semble que la Compagnie des agents de change ait pris à cœur de démentir successivement toutes les espérances qu'avait fait naître la réorganisation du marché. Nous avons vu se succéder plusieurs introductions scandaleuses qui ont singulièrement défloré le prestige de la cote officielle. Puis, quand la crise est venue, il s'est trouvé que le client mal engagé a été liquidé ou exécuté avec une précipitation et une rigueur que le marché libre n'a jamais connues, même dans ses plus tristes jours. Transformé ainsi en instrument de ruine générale, le monopole ne s'en est pas tenu là; il a poursuivi la mission désorganisatrice qu'il s'est arrogée. Il importe que le ministre des finances, préoccupé exclusivement ces derniers jours de relever les cours du 3 0/0, trouve le temps nécessaire pour mettre un terme aux agissements qui scandalisent toute la Bourse. On affirme de toute part que des ordres d'achats de certaines valeurs, transmis à des agents de change, ne sont pas exécutés. On en conclut que les intermédiaires officiels n'épargnent rien pour accroître l'intensité de la crise présente. Cette attitude est répréhensible, au point de vue professionnel.

Qui sait, d'ailleurs, si telle société industrielle, favorisée outre mesure par la Chambre syndicale, n'exposera pas cette dernière aux mêmes désagréments que la Watana causait naguère à la commission de la coulisse des valeurs?

Voilà le régime louche, ruineux, qui fonctionne sous la trompeuse étiquette de réorganisation du marché, à un moment où le stock des titres flottants, rentes françaises, Extérieure espagnole, valeurs industrielles, varie de 760 à 800 millions.

Grâce à l'intervention de la Caisse des Dépôts et Consignations et du Crédit Foncier, le 3 0/0 a regagné le pair. Le Crédit Lyonnais, la Banque de Paris et des Pays-Bas, qui marchent de pair, en hausse, comme en baisse, viennent de regagner le terrain perdu la semaine dernière. Le Suez est plutôt faible, la spéculation s'en écarte de plus en plus, malgré la question chinoise qui va augmenter le trafic.

Après avoir subi une violente bourrasque, les Wagons-Lits se relèvent, pendant que la Compagnie générale de Traction et l'Omnium Lyonnais ont peine à se remettre de leurs récentes émotions.

Sur le marché en banque, un peu de reprise sur la Kertch, par suite des rachats du découvert. Le Zambèze reste sans acheteurs, de sorte que les cours fléchissent peu à peu.

E. M.

Le Gérant : JARRIGE.

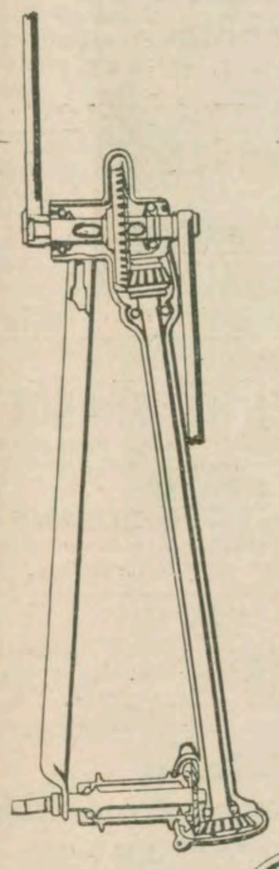
420. — Lib. Imp. réunies, rue Saint-Benoît, 7, Paris. — MOTTEROZ, directeur.

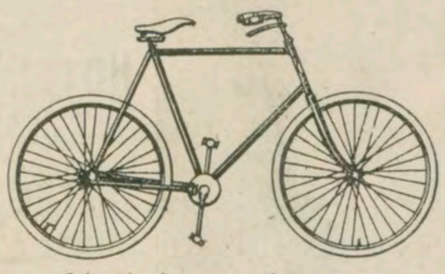
FABRIQUE NATIONALE D'ARMES DE GUERRE

CYCLES & AUTOMOBILES — A HERSTAL-LIÈGE — **AUTOMOBILES & CYCLES**

La « CHAINLESS » F. N.

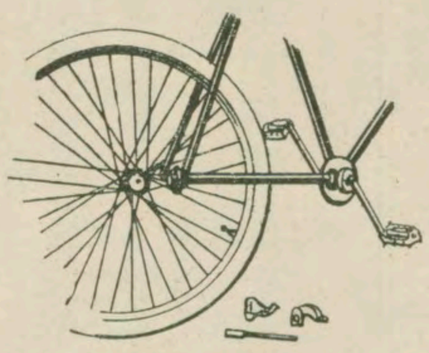
La **FABRIQUE NATIONALE** a su atteindre la perfection absolue dans la construction de la **CHAINLESS F. N.** supérieure à toutes les machines similaires par sa qualité, sa simplicité, ses roulements et sa stabilité



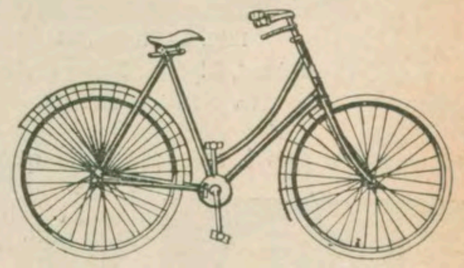


Chainless d'homme
F. N.
Prix : 450 francs

(MARQUE DÉPOSÉE)



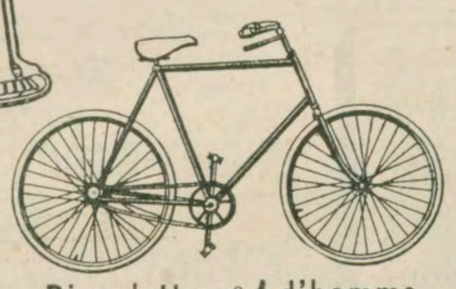
Aucune autre machine n'est d'un entretien et d'un réglage aussi faciles. Elle ne réclame aucun soin particulier. Ni boue, ni poussière ne peuvent affecter la douceur de son roulement.



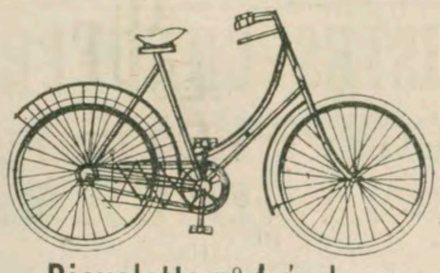
Chainless de dame
F. N.
Prix : 475 francs

La Bicyclette F. N. à chaîne

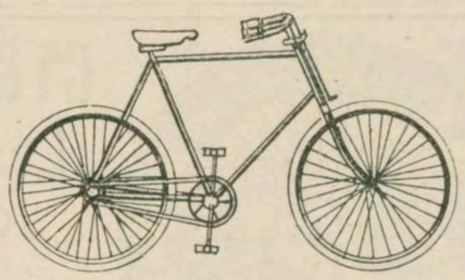
réunit à l'élégance les tout derniers perfectionnements. Elle sert de modèle à nombre de fabricants qui essayent vainement de l'imiter



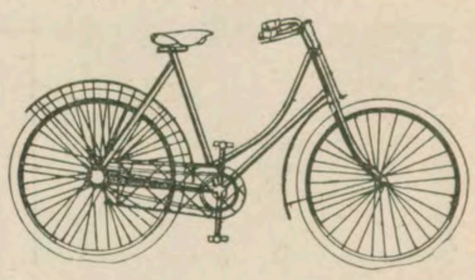
Bicyclette n° 1 d'homme
Prix : **275** francs



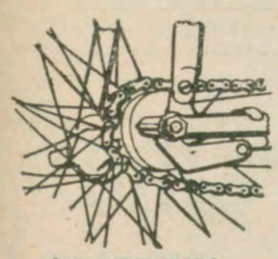
Bicyclette n° 1 de dame
Prix : **300** francs



Bicyclette de luxe d'homme
Prix : **350** francs



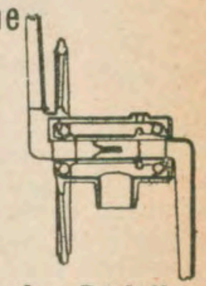
Bicyclette de luxe de dame
Prix : **375** francs



LE FREIN "New Departure"

Frein automatique agissant par la contre-pression sur les pédales.

UN CATALOGUE SPÉCIAL
est à la disposition du public pour les renseignements concernant la
VOITURETTE F. N.



Le Pédalier F. N.

LISTE DES REPRÉSENTANTS ET AGENTS PRINCIPAUX EN FRANCE.

ANGERS	(Cycles Salon), BONNEAU, pl. de la Visitation.
ANZIN	RICQ, rue Victor-Hugo.
BAR-LE-DUC	EDELINE, 10, rue du Bourg.
BAYONNE	J.-B. CAZENAVE, 41, boul. Alsace-Lorraine.
BEAUVAIS	HENIQUE et LALOUETTE, 6, r. de la Taillerie.
BORDEAUX	SUE, 10, place de Tourny.
BOURGES	HOLMGREN, 58, rue Coursarlon.
CANDÉ (M.-et-L.)	CHEVALIER Frères et BESNARD.
CHARLEVILLE	GUERENNE, 34, rue Bourbon.
CHATEAUDUN	VANNIER, place du 18 Octobre.
CLERMONT-FERRAND	CHALLES, 12, rue Gonod.
COMPIÈGNE	GUINARD, 2, place de l'Hôtel-de-Ville.
DIEPPE	LEBESGUE, 11, rue de la Morinière.
DUNKERQUE	VILEYN, place du Marché-au-Poisson.
GRENOBLE	DEBON, 71, cours Saint-André.
LE CREUSOT	TEISSIER, 56, rue d'Autun.
LE HAVRE	LEBIGRE et LE DRET, 41, b. de Strasbourg.
LILLE	CROMBEZ, 32 *bis*, rue Lepelletier.
LUNÉVILLE	SIMONIN, 6, rue des Bosquets.
LYON	C. JANNOT, 18, rue du Plat.
MARSEILLE	PHENIX MACHINES, 62, rue Saint-Ferréol.
MONTJEAN	HEUSSCHEN, ingénieur-constructeur.
NANCY	LIOTE et SCHMID, 44, rue Gambetta.
NANTES	FOURNIER, 6, rue de Rennes.
PARIS	BARTHELEMY, 87, av. de la Grande-Armée.
	BERNIMOLIN, 63, boulevard de Strasbourg.
	CHABANON, méc. du T. C. F., 77, b. St-Michel.
	CHOBERT, 16, rue Lafayette.
	CORTIN, 200, boulevard Pereire.
	MARIETTE, 9, rue de Rivoli.
— St-DENIS	PECHIN, 48, route de Gonesse.
PAU	OBIN, 11, rue Bernadotte.
REIMS	LACOURT, 21, faubourg Cérès.
ROCHEFORT-S/-LOIRE	GAILLARD, constructeur-mécanicien.
ROUBAIX	CONSTANTIN, 26, rue Pauvrée.
ROUEN	LAMPSIN-GRELLET, ingénieur-constructeur.
SAINT-DIÉ-DES-VOSGES	Ch. LEMOINE et SCHOENLAUB.
SAINTES	CAZAUGADE frères, constructeurs.
SAINT-NAZAIRE	ROUSSEAU, 20, rue Thiers.
SAINT-QUENTIN	WAGNER, 42, rue Croix-Belle-Porte.
SAUMUR	CONSTANT et FLEURY, 20, r. Saint-Nicolas.
TARBES	LABADIE, 8, cours Gambetta.
TOUL	RICHERT, 4, rue Gambetta.
TOULOUSE	METCHE, 62, boulevard Carnot.
TOURCOING	Thomas DELVOYE, 30, Grande-Place.
TOURS	BRUNEAU et Cie, 12, rue Victor-Hugo.
TROYES	L. GODARD, constructeur-mécanicien.
VERNON	LEJEUNE, 28, route d'Evreux.
VESOUL	TISSERAND, place du Champ-de-Foire.
VIERZON	LEMERLE, 28, rue des Ponts.

Seuls concessionnaires pour la France et les Colonies : **OSTHEIMER BROTHERS,** *40, rue de l'Echiquier, PARIS*

EXPOSITION UNIVERSELLE — Champ de Mars, Palais du Génie Civil — Section Belge, Groupe VI, classe 30

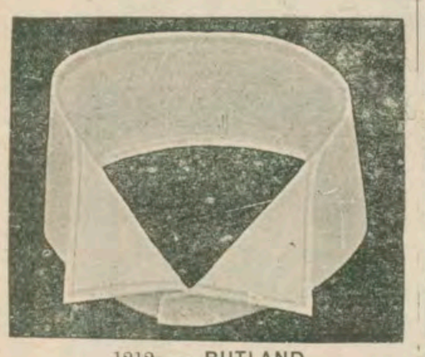
LA MODE SPORTIVE

Le faux-col.

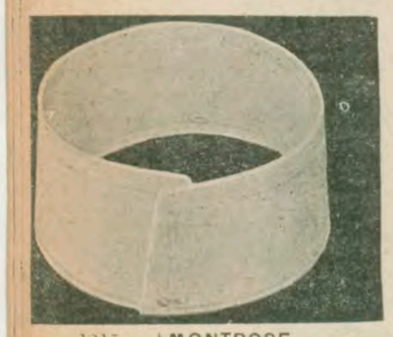
ans un des précédents numéros de la *Vie Grand Air*, nous indiquions comme mode du jour, la chemise de couleur qui se porte de toutes nuances en percale imprimée, zéphyr tissé et fil et soie.

1216. — DUFFERIN
ur devant, 7 c. — Hauteur derrière, 6 1/2
La douzaine, **11.50**

Avec la chemise de couleur nous rappelons à nos lecteurs que l'on porte le faux-col blanc a cravate de couleur assortie à la nuance a chemise; s croyons ressant de oduire s notre onique de e semaine, faux-cols sont le s recher- s par leur pe élégante onfortable, glaçage et blanc irrochables. 'éloge des s anglais n'est pas à faire; depuis que les Parisiens envoient blanchir leur linge à Londres, la fabrication anglaise s'est imposée d'une façon évidente.

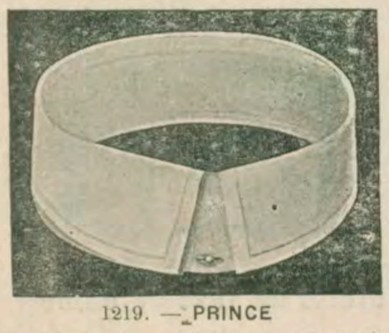


1212. — RUTLAND
Hauteur devant, 6 1/2. — Hauteur derrière, 6 c.
La douzaine, **11.50**



1215. — MONTROSE
ur devant, 6 1/2. — Hauteur derrière, 6 c
La douzaine, **11.50**

La **Maison COOK** et C^ie^, bien connue de beaucoup de nos lecteurs, doit d'ailleurs une nde partie de son succès à ses faux-cols lais qui, s pouvons dire, ont courir tout is à leurs gasins. haquejour, a province même de anger, un umineux rrier apte de nomuses commandes de rerivellement: st la meilleure preuve que ces cols donnent ine et entière satisfaction.



1219. — PRINCE
Hauteur devant, 6 c. — Hauteur derrière, 5 1/2
La douzaine, **14** fr.

os lecteurs consulteront utilement le catalogue illustré des *Modes Masculines* qui est envoyé gratis et franco sur demande adressée à **M. COOK** et C^ie^, 23, rue Auber, Paris.

SMART.

Une Montre en Or pour Rien

Toutes les revues scientifiques se sont occupées dernièrement du nouveau métal l'*Oraline* qui vient de faire son apparition en Angleterre et en Amérique. Le secret de la composition de ce beau métal est connu; c'est un mélange *d'or pur, bronze et aluminium*. Sa couleur est absolument celle de *l'or jaune*. Il résiste aux acides, ne se décomposant pas, et est en conséquence *indéfraîchissable*. Il est un peu moins lourd que l'or à 18 cts; ce n'est qu'au poids qu'on peut distinguer *l'or* de *l'oraline*. La **Australian Gold Watch C°** de Londres s'est constituée dans le but d'appliquer l'*oraline* à l'horlogerie. Elle a fabriqué deux magnifiques types de montres à remontoir : la *montre homme* 19 lignes et celle pour *dame* 11 3/4 lignes. Les mouvements à cylindre *façon ancre* sont montés sur rubis, balancier perfectionné, spiral droit. Les deux boîtiers très solides sont en *oraline*, sans dessins, ni guillochages. Ces pièces ont absolument l'aspect de *riches chronomètres à 500 francs*.

Le succès des montres de l'*Australian Gold Watch C°* sur les marchés de l'Angleterre et de l'Amérique du Nord a été **énorme**. Leur prix de vente en gros aux horlogers est fixé à 720 francs la douzaine, soit 60 francs la pièce.

Pour faire connaître ses articles à l'Europe continentale, la Direction de la Société a décidé de procéder comme en Amérique; c'est-à-dire de sacrifier vingt mille montres, en les cédant directement au public à un prix dérisoire, prix qui couvrira à peine les frais généraux. *On n'expédie rien ni aux horlogers ni aux bazars.*

Pour un mois seulement et jusqu'à épuisement du stock sacrifié, le soussigné, agent général de la Société pour la France et la Belgique, expédiera franco par la poste, et contre un mandat de *vingt francs*, une montre-remontoir *oraline* pour homme ou dame. On expédie aussi contre remboursement; mais dans ce cas les frais d'envoi et retour d'argent, soit 1 fr. 10 cent., sont à la charge de l'acheteur.

Toutes les commandes sont exécutées dans la huitaine et les pièces sont expédiées *soigneusement repassées et essayées*, avec un bulletin de garantie de *cinq ans* pour le mouvement et de *vingt ans* pour le métal.

Toute marchandise qui ne serait pas de complète satisfaction de l'acheteur et qui serait retournée franco dans les 48 heures sera immédiatement et intégralement remboursée.

Lettres et mandats doivent être adressés à M. **Eugène ROUX**, seul agent général, 21, rue des Bonnetiers, à **Rouen** (Seine-Inférieure).

Vue d'une partie de la salle à manger de l'hôtel du Grand-Condé, à Chantilly.

Hôtels Recommandés

ENVIRONS DE PARIS
PAVILLON D'ARMENONVILLE au Bois de Boulogne; rendez-vous du Tout-Paris sportif.

TROUVILLE
HOTEL DE PARIS même direction que le Pavillon d'Armenonville. — Sur la mer. — Garage, grand confort.

VILLENEUVE-SUR-LOT
HOTEL DE FRANCE Téléphone. — Jardins d'été, recommandé aux Voyageurs, Touristes. — Garage pour automobiles.

TONNEINS
HOTEL P. DEGALS ex-Directeur de l'*Hôtel de l'Europe*. Recommandé aux Voyageurs de commerce, Touristes.

PÉRIGUEUX
GRAND HOTEL DE FRANCE Recommandé aux touristes et voyageurs. Garage pour automobiles.

NÉRAC
HOTEL DE FRANCE DUBERNET. Recommandé aux voyageurs, touristes. Garage pour automobiles.

PAU
HOTEL CENTRAL Très recommandé à MM. les Voyageurs de Commerce et Touristes. — Auto-garage.

Mécaniciens Recommandés

MARSEILLE
PHÉNIX-MACHINES 62, rue Saint-Ferréol, Cycles, Accessoires.

OLORON-SAINTE-MARIE
J. FRAT Cycles et automobiles, accessoires, articles de chasse. — Garage-auto.

COMPRIMÉS DE KOLA DU Dr HECKEL

CYCLISTES-CHAUFFEURS
Les COMPRIMÉS de KOLA du Dr **HECKEL**
Font disparaître toute fatigue, redonnent de la force et de la souplesse aux muscles.
Deux comprimés par heure en moyenne.
DÉPOT : *Dans toutes les Pharmacies.*

Vient de paraître à la "VIE AU GRAND AIR"
LE CARNET DU CHAUFFEUR
AVEC SA CARTE ROUTIÈRE
1 volume relié, **3** fr. **50** — Joindre **0** fr. **50** pour le port et l'emballage.

Suprême Pernot
le meilleur des desserts fins.

Pour la troisième fois, le pneu **LE PARIS** obtient un triomphe sans précédent dans l'histoire cycliste,

JACQUELIN

le gagnant du **GRAND PRIX DE PARIS** montait le pneu **" LE PARIS "** et tous les spectateurs ont pu voir que les 3 classés de la finale avaient confié leur chance aux petits pneus rouges. Pour bien prouver la supériorité du **" PARIS "** le directeur avait fait passer dès dimanche dernier dans le programme du Grand Prix l'annonce suivante, soit 8 jours avant la finale :

Le Pneu " LE PARIS ", l'Imbattable
A GAGNÉ LE GRAND PRIX EN 1898 ET EN 1899
Cette année le Grand Prix de Paris sera également gagné sur le pneu " LE PARIS "
et par un nouveau que " LE PARIS " connaît et pourrait nommer s'il ne craignait de décourager les concurrents.

Le nouveau vous le connaissez maintenant, c'était Jacquelin, qui avant le Grand Prix était l'égal des autres. Pour être supérieur il lui fallait **" LE PARIS "** qui, par sa vitesse incontestée, lui donnait une avance d'une longueur par tour de piste et lui procurait la joie du triomphe.

Pour le GRAND PRIX AMATEURS les **2** premiers montaient également le pneu **" LE PARIS "**